

## 昭和59年自賠責保険審議会 答申について

鈴木 辰 紀

### I はしがき

大蔵大臣の諮問機関である自賠責保険審議会<sup>(1)</sup>は、昨年（昭和59年）12月19日に、①自動車事故に伴う人身損害のてん補を目的とする強制保険である自賠責保険<sup>(2)</sup>の保険料率を、昭和60年4月15日から、全車種平均で約29%引き上げる、②死亡および後遺障害1級の保険金額を現行の2,000万円から2,500万円に引き上げる、などを主な内容とする答申案を確定し、同日付けで竹下大蔵大臣に答申した。本稿は、この答申内容確定までの経緯を回顧するとともに、同答申のもつ意義および問題点について、筆者なりの見解を示すことを目的としている。

注(1) 正式名称は「自動車損害賠償責任保険審議会」。

(2) 正式名称は「自動車損害賠償責任保険」。

### II 大蔵大臣の諮問の背景

今回の自賠責保険料率大幅引き上げ問題の発端は、昭和59年5月21日に開催の第77回自賠責保険審議会にさかのぼる。<sup>(3)</sup> すなわち、この日の審議会において、自賠責保険の収支が近年急速に悪化しつつある状況が詳しく説明された。その要点を摘記すれば、以下のとおりである。

## 2—1 自賠責収支の急速な悪化

表一 1 に見るとおり、自賠責保険の収支は単年度では昭和53年度以来赤字で、昭和57年度からは累積収支も赤字に転じ、このまま放置するときは昭和60年度の累積赤字は6,982億円という膨大なものになることが予測された。そして、その原因として以下の諸点が指摘された。

表一 1 自賠責保険収支表（契約年度ベース）

契約年度	収入純保険料 A	支払保険金 B	収 支 残		損 害 率 (B/A100)=E
			当年度 (A-B)=C	累 計 D	
30	18億円	21億円	△ 3億円	△ 3億円	118.3%
31	23	31	△ 9	△ 12	138.5
32	26	39	△ 12	△ 24	146.9
33	30	48	△ 18	△ 42	158.2
34	44	56	△ 11	△ 53	125.2
35	64	69	△ 5	△ 59	108.1
36	82	76	6	△ 53	93.2
37	111	98	12	△ 41	88.8
38	187	161	26	△ 15	86.3
39	537	370	168	153	68.8
40	622	568	54	207	91.3
41	820	1,086	△ 266	△ 59	132.4
42	1,030	1,652	△ 621	△ 680	160.3
43	1,304	2,050	△ 747	△ 1,427	157.3
44	1,915	2,498	△ 583	△ 2,010	130.5
45	3,239	2,500	740	△ 1,270	77.2
46	3,546	2,406	1,140	△ 130	67.9
47	3,968	2,473	1,495	1,365	62.3
48	4,235	3,065	1,170	2,535	72.4
49	4,284	3,735	549	3,083	87.2
50	4,537	4,214	323	3,407	92.9
51	4,706	4,209	498	3,904	89.4
52	5,090	4,794	296	4,201	94.2
53	4,998	5,312	△ 314	3,886	106.3
54	5,240	5,795	△ 554	3,332	110.6
55	5,291	6,093	△ 803	2,529	115.2
56	5,614	6,934	△ 1,320	1,209	123.5
57	5,685	7,414	△ 1,729	△ 520	130.4
58	6,237	8,300	△ 2,063	△ 2,584	133.1
59	6,384	8,560	△ 2,176	△ 4,760	134.1
60	6,009	8,231	△ 2,222	△ 6,982	137.0

(注) 1. 本表は、契約年度ベースにより推計したもので、今後の支払額等の確定により変動することがある。  
2. 自動車保険料率算定会資料による。

(1)自賠責保険の保険料は昭和44年11月の改定以来据えおかれたままで、昭和59年11月で据え置き期間はマル15年に達する。この間——正確には昭和58年までの14年間——に消費者物価は2.8倍、賃金水準は4.6倍に上昇している。

(2)昭和44年から59年までの15年間に、自賠責保険の保険金額（支払限度額）は3回改定され、その結果、死亡と後遺障害の保険金額は昭和44年当時の4倍に、傷害保険金額は2.4倍に増額されている（この点の詳細については表—2を参照）。そのほかに、自賠責保険の支払基準が6回手直しされ、その都度、慰謝料額および休業損害額を中心に、支払額の増額が図られている（詳細については表—3参照）。

(3)事故件数と支払保険金の増加。昭和46年から52年まで減少していた交通事故の発生件数が、昭和53年を境に再び増勢に転じた。より正確には、事故件数と負傷者数は昭和53年から、死者数は55年から、漸増している（表—4参照）。また支払1件あたりの平均支払額も、賠償水準、医療費、自賠責の保険金額の上昇を反映して増加している。すなわち、1件あたり平均支払額を昭和44年と比較した場合、昭和58年のそれは約2.5倍に増加しているほか、死亡事案のみの平均支払額は同じ期間中に約4倍に増えている（表—5参照）。

この点を支払保険金総額で見ると、後遺障害と傷害の伸びの著しいのが

表—2

内訳 改定年月	支 払 限 度 額		
	死 亡	傷 害	後 遺 障 害
44.11	万円 500	万円 50	万円 万円 級 級 19 ～ 500 (14～1)
48.12	1,000	80	37～1,000 (14～1)
50. 7	1,500	100	56～1,500 (14～1)
53. 7	2,000	120	75～2,000 (14～1)

（出典）日本損害保険協会『自動車損害賠償責任保険の保険料率改定について』（昭和59年10月）。

表-3 自賠償保険の主な支払基準の推移

支払基準 改定年月	主 な 支 払 基 準				
	死 亡		傷 害		後 遺 障 害
	死亡本人の慰謝料	遺族の慰謝料	休業損害 (立証がない場合)	慰 謝 料	慰 謝 料
	社 会 通 念 上 必 要 妥 当 な 額				
31. 6			1日当たり 200円	治 療 日 数 7日まで 2,000円 14 " 4,000 30 " 7,000 60 " 12,000 60日超 1日当たり 150円加算	
39. 2			500円	1日当たり700円	
41. 7		100万円～150万円 (請求権 (〃 2 者1名) 名)	700円	1,000円	
42. 8	50万円 (42.11から)	100万円～200万円 (請求権 (〃 3 者1名) 以上)			
44.11		"			8万円～200万円 (14級) (1級)
48.12	100万円	200万円～300万円	1,700円	1,500円	15万円～400万円
50. 2	150万円	250万円～450万円	2,100円	2,300円	23万円～600万円
52. 4	150万円	250万円～450万円	2,500円	2,300円	23万円～600万円
54. 2	200万円	300万円～500万円	3,000円	2,800円	27万円～700万円
56. 5	250万円	350万円～550万円	3,400円	3,200円	30万円～800万円
58. 6	250万円	400万円～600万円	3,700円	3,400円	32万円～850万円

(注) 死亡の遺族慰謝料は41年7月まで、後遺障害の慰謝料は44年11月まで、逸失利益等と区分されていなかった。

表—4

区分 暦年	発 生 件 数		死 者 数		負 傷 者 数	
	件 数	指数	人 数	指数	人 数	指数
53	464,037 <sup>件</sup>	100	8,783 <sup>人</sup>	100	594,116 <sup>人</sup>	100
54	471,573	102	8,466	96	596,282	100
55	476,677	103	8,760	100	598,719	101
56	485,578	105	8,719	99	607,346	102
57	502,261	108	9,073	103	626,192	105
58	526,362	113	9,520	108	654,822	110

(出典) 表—2 に同じ。

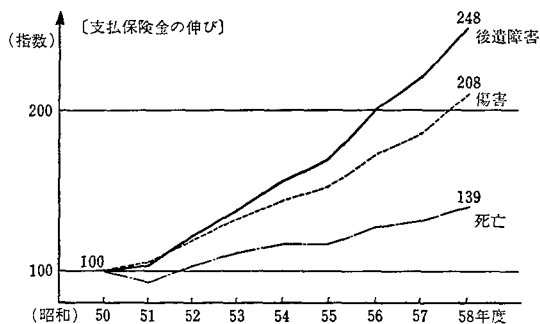
(警察庁資料による)

表—5

区分 契約年度	平均支払保険金	指 数	(参考) うち死亡	
			平均支払保険金	指 数
44	350 <sup>千円</sup>	100	4,258 <sup>千円</sup>	100
50	747	213	12,217	287
58	879	251	17,207	404

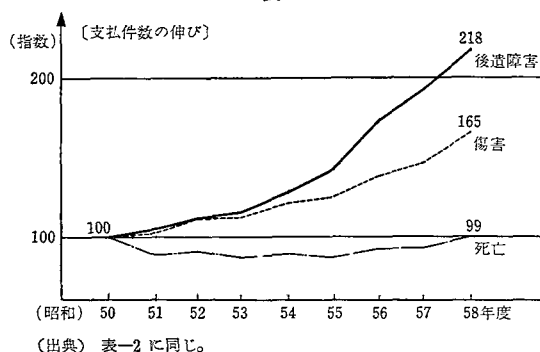
(出典) 表—2 に同じ。

表—6



(出典) 表—2 に同じ。

表一7



目につく。すなわち、昭和50年のそれを100とした場合、昭和58年度のそれは後遺障害で約2.5倍、傷害で約2倍に増えている(表一6参照)。また、これを支払件数で見ても、後遺障害の伸びの著しいのが目立つが(表一7参照)、これはとくに14級の後遺障害に対する支払件数の増加、なかでも、いわゆる「ムチ打ち症」に対する支払件数の急増がその主な原因だとされる。

注(3) ただし、日刊紙はこれより遙か以前に、自賠責保険収支の悪化を是正するため、保険料率の30%程度の引き上げが近いことを報じていた(例：昭58・1・27日本経済新聞朝刊記事『自賠責保険料率引き上げへ』、昭58・2・21サンケイ新聞記事『自賠責30%値上げ』)。それにもかかわらず、改定が2年近くも遅れたのは、自賠責保険運用益2,560億円の一般会計への無償貸し出しに対する猛反発への遠慮と見てよいであろう。なお、この点の詳細については、鈴木辰紀「自賠責保険の収支の現状と運用益の使途」(道経研シリーズNo.57-4『道路交通事故被害者の保険的救済をめぐる諸問題』昭和58年3月) p. 12, および p. 13 の注(4)参照。

以上の三点、つまり①自賠責保険料率の長期にわたる据え置き、②自賠責保険の保険金額と支払基準の改定、③事故被害者と支払保険金額の増加、が相重なって自賠責保険収支の急速な悪化を招来し、それが今回の料率改定騒動の元凶であったということである。ただし、表一8を見るとおり、自賠責共済の方は単年度では昭和57年以来赤字であるが、累積では今日でも依然黒字である点

注意を要する。

表—8 自賠責共済収支表（契約年度ベース）

契約年度	収入純掛金 A	支払共済金 B	収 支 残		損 害 率 (B/A×100)=E
			当年度 (A-B)=C	累 計 D	
41	61億円	34億円	27億円	27億円	55.7%
42	64	45	19	46	70.3
43	65	50	15	61	76.9
44	82	64	18	79	78.0
45	154	95	59	138	61.7
46	198	113	85	223	57.1
47	226	115	111	334	50.9
48	241	135	106	440	56.0
49	236	180	56	496	76.3
50	245	204	41	537	83.3
51	265	209	56	593	78.9
52	304	242	62	655	79.6
53	307	279	28	683	90.9
54	329	302	27	710	91.8
55	329	300	29	739	91.2
56	360	351	9	748	97.5
57	379	393	△ 14	734	103.7
58	409	435	△ 26	708	106.4
59	420	448	△ 28	680	106.7
60	437	472	△ 35	645	108.0

(注) 1. 本表は、契約年度ベースにより推計したので、今後の支払額等の確定により変動することがある。  
2. 全国共済農業協同組合連合会資料による。

## 2—2 保険金額の引き上げ問題

今回の自賠責保険料率の改定に際してはいま一つ問題があった。それは累積赤字の解消とならんで、この際自賠責の保険金額を改定して被害者とその遺族の救済のいっそうの充実を図ろうとの提案で、これは多分大蔵当局というよりも運輸省側の意向の反映ではないかと推察されるが、その際保険金額改定必要論の論拠とされたのは以下の点である。すなわち、①従来も保険料率を改定す

表—9 自賠責保険の保険金限度額及び主な支払基準の推移

改定年月	保 険 金 限 度 額			(参考) 自家用乗用車の 保 険 料	
	死 亡	傷 害	後 遺 障 害	(1年) (契約)	対前回 引上率
30.12	万円 30	重 傷 軽 傷	10万円 3万円	円 2,410	% —
34. 8				2,530	4.9
35. 9	万円 50			2,780	9.9
37. 8				2,895	4.1
39. 2	万円 100	万円 30	5万円~100万円 (12級) (1級)	8,150	181.5
41. 7	万円 150	万円 50	7万円~150万円		
42. 8	万円 300		11万円~300万円 (14級) (1級)	9,030	10.8
44.11	万円 500		19万円~500万円	18,650	106.5
48.12	万円 1,000	万円 80	37万円~1,000万円		
50. 7	万円 1,500	万円 100	56万円~1,500万円		
53. 7	万円 2,000	万円 120	75万円~2,000万円		

表—10 消費者物価指数と賃金指数の推移

年	消 費 者 物 価 指 数					賃 金 指 数				
	指数①	指数②	指数③	指数④	対前年 比	指数①	指数②	指数③	指数④	対前年 比
44	100.0	—	—	—	5.4	100.0	—	—	—	15.8
45	107.6	—	—	—	7.6	116.5	—	—	—	16.5
46	114.2	—	—	—	6.1	133.3	—	—	—	14.5
47	119.3	—	—	—	4.5	154.6	—	—	—	16.0
48	133.3	100.0	—	—	11.7	188.0	100.0	—	—	21.6
49	165.9	124.4	—	—	24.4	239.0	127.1	—	—	27.1
50	185.5	139.1	100.0	—	11.8	274.3	145.9	100.0	—	14.8
51	202.8	152.1	109.3	—	9.3	308.8	164.3	112.6	—	12.6
52	219.1	164.3	118.1	—	8.0	334.9	178.2	122.1	—	8.5
53	227.5	170.3	122.6	100.0	3.8	356.6	189.7	130.0	100.0	6.5
54	235.6	176.7	127.0	103.6	3.6	377.9	201.1	137.8	106.0	6.0
55	254.5	190.8	137.2	111.9	8.0	401.6	213.7	146.4	112.6	6.3
56	266.9	200.2	143.9	117.3	4.9	422.9	225.0	154.2	118.6	5.3
57	274.0	205.5	147.7	120.5	2.7	441.8	235.0	161.1	123.9	4.5
58	279.1	209.4	150.5	122.7	1.9	457.0	243.2	166.6	128.2	3.5

(注) 総理府編「消費者物価指数年報」等による。



るときは同時に保険金額を改定してきていること。また②従来から、主として物価、賃金水準の上昇に合わせて保険金額を逐次改定してきており、これまでの8回の改定についてこの点を見てみると、平均2年8ヵ月に1回の割合で改定が行われている(表一9参照)。ところで、前回の改定は昭和53年7月であったから、昭和59年7月ですでにマル6年を経過しているほか、昭和58年までの5年間に消費者物価は22.7%、賃金は28.2%の上昇を記録している(表一10参照)。よって、人命尊重・被害者救済の立場からも、保険金額の20%程度の引き上げは当然に必要だとされた訳である。

### Ⅲ 自賠責保険審議会への諮問

竹下大蔵大臣は昭和59年10月22日開催の自賠責保険審議会に対し、以下の内容の諮問を行った。<sup>(4)</sup>

(1)昭和60年4月から自賠責保険料率を全車種平均で50%弱引き上げる。

(2)自賠責保険の保険金額を平均20%程度引き上げる。

上の引き上げの理由として示されたところは、前節に触れたところでほぼつづけているので、ここで再説することは避ける。ただ、上記の諮問に対して、出席委員の間から以下の指摘もしくは要望があったことは紹介しておくべきであろう。その第1は、交通事故関係の医療費が不当に高いのが自賠責赤字の原因ではないのか、との指摘であり、その二は、自賠責保険の運用益<sup>(5)</sup>を活用して料率の上げ幅を極力圧縮すべきだ、との要望である。この自賠責保険の運用益を取り崩して上げ幅を抑制すべきだとの意見は、同日行われた記者会見で、徳増須磨夫日本損害保険協会会長からも表明されている。ただ、徳増協会長の談話中にはいま一点われわれの注目をひく意見の表明がある。<sup>(6)</sup> それは自賠責の保険金額の引き上げ問題について、同会長は他の公的補償制度とのバランスからみて、引き上げは慎重にすべきだとの意向を表明している点である。これは業界年来の希望の表明ではあるが、いろいろな問題を含んでいると考えるので、

後章で改めて取り上げることとしたい。

注(4) 昭59・10・23日本経済新聞朝刊記事『自動車保険料引き上げへ』参照。

(5) 自賠責の運用益の詳細については、注(3)に掲げた拙稿を参照されたい。

(6) 注(4)に掲げた日経記事参照。

#### IV 引き上げ反対論の紹介

前節で紹介した自賠責保険の保険料率の大幅アップ案が公表されるやいなや、自工会など自動車関連業界を中心に激烈な反対運動が展開された。自動車メーカー、その関連業界、ディーラー業界、自動車整備業者業界、その他車のユーザー団体である日本自動車連盟（JAF）、さらには一部損保業界自体までも巻き込んだ反対運動は、やがては政府・自民党までも突き動かして一定の成果の獲得に成功する訳であるが、その際主張された反対論の要旨を本節では紹介する。自動車業界とその周辺があれほど激越な反対運動を展開した背景には、料率の50%アップに伴う新車・中古車の売れ行き不振の心配が切実な問題として存在していたのである。<sup>[7]</sup>

それでは以下に、これら料率引き上げ反対論者の主張する反対論の要旨を見てゆくことにしよう。<sup>[8]</sup>

自賠責はその運用にいろいろな問題があり、当面問題となっている収支の改善にあたっても、料率の引き上げ以前に課題を解決することが先だとして、具体的に以下の5項目が指摘された。

(1)自賠責収支の改善に、約6,578億円に達する自賠責保険の滞留金の累積運用益を活用して、保険料負担の軽減を図ることがなぜできないのか。上記の滞留金運用益を保険料負担の軽減に用いるべきだということは、自賠責保険審議会自身がその答申中において再三にわたり（昭44, 48, 53）要望しているところである。しかも、この滞留金運用益については、昭和58年度に2,560億円が

一般会計に無償で貸し出されている。それほど資金に余裕があるのなら、その分を加入者に還元するのが筋ではないのか。<sup>(9)</sup>

注(7) 自動車購入者の負担増が車の売れ行きにいかにか微妙に影響するかについて、中村俊夫自工会専務理事は次のように述べている。「今年（昭和59年のこと——引用者注）5月に物品税が車の小売価格にして0.4%程度引き上げられた時、約5万台販売が減った。今回の保険料引き上げではもっと大きな影響が心配される」と（昭59・12・14朝日新聞朝刊記事『アップ幅は30%未満』より）。

(8) 以下に紹介する反対意見中の(1)～(3)は、昭和59年10月29日付の日刊自動車新聞の「論調」に拠っている。

(9) この一般会計への無償貸し出し問題の詳細については、前掲拙稿の第6節（p.11以下）を参照。

(2)自賠責の「支払件数」が常識外に増えているのはなぜなのか。例えば、昭和57年度の支払件数を昭和50年度と比較した場合、死亡支払件数こそ9.6%減少しているが、傷害で49.2%増、後遺障害ではなんと79.1%増で、三者合計で50.3%増にも達する（表一11）。しかも不思議なことに、その間負傷者数自体はほとんど増えていない。すなわち、昭和50年の負傷者数が622,467人であるのに対して昭和57年のそれは626,192人で、両者の差は僅かの3,725人、パーセントにして0.6%ほどの微差にすぎない（表一12）。また、この間事故件数も

表一11 自賠責保険の支払件数及び平均支払保険金の推移（契約年度）

（単位：千円）

年度	死 亡				傷 害			
	支払件数	対 前 年度比	平均支払 保 険 金	対 前 年度比	支払件数	対 前 年度比	平均支払 保 険 金	対 前 年度比
50	11,143	—	12,215	—	511,289	—	333	—
51	9,902	△11.1	12,691	3.9	516,458	1.0	344	3.3
52	9,999	1.0	13,853	9.2	554,847	7.4	365	6.1
53	9,609	△3.9	15,673	13.1	568,338	2.4	393	7.7
54	9,844	2.4	16,130	2.9	613,440	7.9	404	2.8
55	9,578	△2.7	16,539	2.5	639,215	4.2	405	0.2
56	10,129	5.8	16,878	2.0	723,964	13.3	413	2.0
57	10,078	△0.5	17,089	1.3	762,949	5.4	416	0.7

年度	後 遺 障 害				合 計			
	支払件数	対 前 年度比	平均支払 保 険 金	対 前 年度比	支払件数	対 前 年度比	支払保険金 (百万円)	対 前 年度比
50	42,093	—	2,738	—	564,525	—	421,544	—
51	42,853	1.8	2,745	0.3	569,213	0.8	421,078	△ 0.1
52	46,528	8.6	2,933	6.8	611,374	7.4	477,883	13.5
53	48,030	3.2	3,232	10.2	625,977	2.4	529,066	10.7
54	54,043	12.5	3,161	△ 2.2	677,327	8.2	577,309	9.1
55	60,007	11.0	3,243	2.6	708,800	4.6	612,139	6.0
56	71,730	19.5	3,213	△ 0.9	805,823	13.7	700,362	14.4
57	75,388	5.1	3,195	△ 0.6	848,415	5.3	730,941	4.4

(注) 自動車保険料算定会資料による。

表一12 自動車保有台数、交通事故件数、死者数、負傷者数、全種目保険料に対する自動車保険の構成比

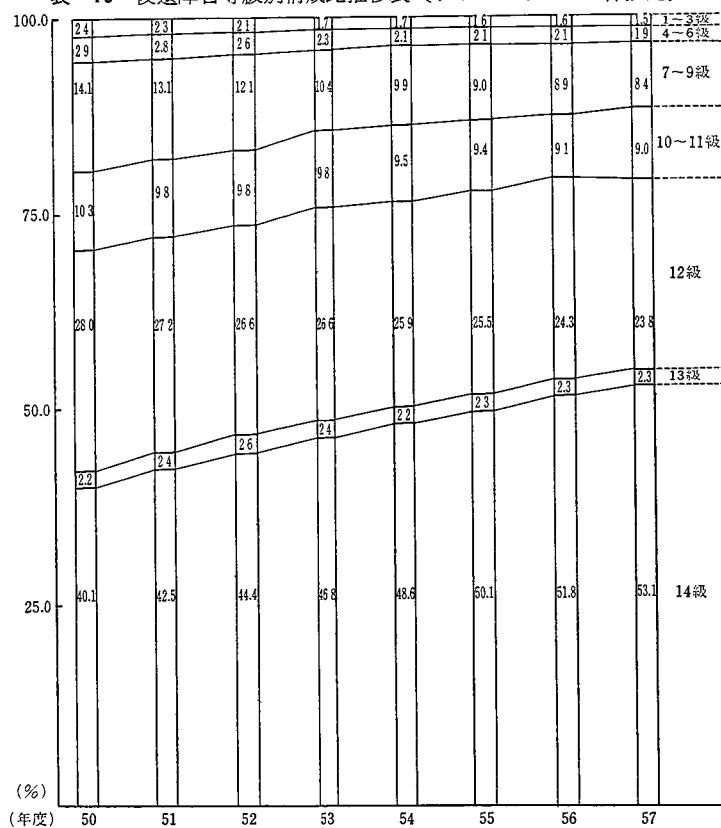
年 度	保有台数 (千台)	交通事故 件 数	死 者 数	負傷者数	自動車保険 の 構 成 比 (%)
20	144	8,706	3,365	9,094	—
23	238	21,341	3,841	17,609	—
25	414	33,212	4,202	25,450	3.3
27	760	58,487	4,696	43,321	5.4
29	1,338	93,869	6,374	72,390	7.1
30	1,502	93,981	6,379	76,501	10.7
33	2,404	288,193	8,248	185,396	13.6
35	3,404	449,917	12,055	289,156	20.0
37	4,922	479,825	11,445	313,813	24.7
39	6,985	557,183	13,318	401,117	39.4
40	8,123	567,286	12,484	425,666	41.1
43	14,022	635,056	14,256	828,071	50.8
45	18,919	717,080	16,765	981,096	57.1
47	23,869	659,283	15,918	889,198	55.3
49	27,870	490,452	11,432	651,420	50.3
50	29,143	472,938	10,792	622,467	51.3
53	35,179	463,761	8,783	592,971	49.0
54	37,333	471,361	8,401	595,682	50.14
55	38,992	476,677	8,760	598,719	48.4
56	40,834	485,578	8,719	607,346	47.8
57	42,678	502,261	9,073	626,192	47.3

注 1. 自動車保有台数は運輸省資料による(原動機付自転車、小型特殊自動車含まず)。数字は年度末現在の台数(ただし23、24年度のみ12月現在)。

2. 交通事故は警察庁資料による(暦年1月～12月)。

(出典) 自動車保険料率算定会企画室編『自動車保険論』pp. 7, 9, 14, 18などの資料をもとに作成。

表—13 後遺障害等級別構成比推移表（リトンベイス・件数比）



大して増えていない(6.2%)。それにもかかわらず、支払件数のみは、上述のごとく、後遺障害で79.1%、傷害で49.2%も増加しているというのであるから、これは問題視されても致し方のないところであろう。そしてその激増した後遺障害では、とりわけ14級の支払件数が目立って増えてきている。すなわち、昭和50年度では全体の40.1%であった14級の比率が、昭和57年度には53.1%に急増している<sup>(40)</sup>(表—13参照)。それゆえ、このことだけをとりあげても、現在の自賠責保険制度の運営の改善を行わずに料率の引き上げだけを急ぐのは疑問

だ、とされるのである。

注⑩ ただし、金額比での14級の比率は、昭和50年度の11.2%が18.2%と、7%の増加にとどまる。

(3)後遺障害認定の問題、つまり14級の「ムチ打ち症」が異常に増加している問題以前に、医療費適正化の問題がある。医療費支払の適正化が自賠責運営上の主要課題としてとり上げられたのは、昭和44年にさかのぼる。その後、医療機関の診療証明書や著しく高額と思われる診療明細書に対する自動車保険料率算定会の精査や、厚生・運輸・大蔵三省による「三省連絡会」による医師の監督・指導などがとりあえず行われているが、日本医師会の自由診療の建前、客観的な診療基準の設定に対する抵抗などもからみ、高額医療費の支払いを含めて、医療費の適正化は遅々として進んでいない。<sup>⑪</sup>

注⑪ この自賠責保険における医療費適正化問題の詳細については、下記文献参照。伊藤文夫「自賠責保険における医療費問題の推移と現状」(東京三弁護士会交通事故処理委員会編『交通事故賠償の理論と実際』(昭和59年) pp. 157~170)、同「自動車事故における医療費の現状」ジュリスト833号(昭60・4) pp. 52~58。

(4)公表されたデータが信憑性に欠ける。例えば、自賠責保険審議会に配布された同保険の収支予測を見ると、昭和58年に配布された資料では、同保険の累積収支は昭和58契約年度 147 億円の黒字とされていたのに、翌昭和59年に配布された資料では、なんと2,584億円もの赤字となっている(表—14参照)。そこで、当然のことながら、たったの1年間でこれほどまでに予測値が変わったのはなぜなのか。その点が納得できないし、かつ、その点を納得させるだけの十分な資料の公開や説明がなされていない。この点が大いに問題だとされた<sup>⑫</sup>。

注⑫ この「データの信頼性に疑問」「納得できぬ『赤字』」の問題は、昭和59・11・13日刊自動車新聞の「News 論点」に詳細である。

(5)自賠責保険の保険金額の引き上げが問題になっているが、これを上げろとは誰も言っていないではないか。それなのに、なぜ今現行の保険金額 2,000 万

表—14 自賠責保険収支予測—58・59年自賠審資料の比較  
 (\* ポリシー・イヤー・ベシス, 単位: 億円)

年度	単年度収支			累積収支		
	昭58年資料	昭59年資料	差	昭58年資料	昭59年資料	差
昭53	△ 260	△ 314	54	3,997	3,886	111
54	△ 493	△ 554	61	3,483	3,332	151
55	△ 529	△ 803	274	2,955	2,529	426
56	△ 829	△1,320	491	2,126	1,209	917
57	△ 868	△1,729	861	1,258	△ 520	1,778
58	△1,111	△2,063	952	147	△2,584	2,731
59	—	△2,176	—	—	△4,760	—
60	—	△2,222	—	—	△6,982	—

\*契約年度毎の収支であるため、ある年度に契約された保険の収支は、その保険に基づく支払が完全に終了するまで確定せず、見直し次第で変動する。

円（死亡と1級後遺障害の場合）を手直しする必要があるのか？ 自賠責保険の上積みの保険である任意保険が80%前後も普及している現状<sup>63)</sup>からしても、自賠責の保険金額を現行以上にアップする必要はないし、これをもしアップしなければ、その分料率の上げ幅を圧縮できる筈である。<sup>64)</sup>

以上に紹介した種々の理由にもとづいて、真に熾烈といえる料率引き上げ反対運動が、答申予定時とされていた59年12月中旬に向けて自動車業界を挙げて展開された。その具体的な動きの一端は、以下の新聞記事に垣間見ることができる。すなわち、①昭和59・10・29日刊自動車新聞「論調」、②59・11・13～14同新聞 News 論点『ヴェールの向こうの自賠責審議』（上下）、③59・11・22同新聞記事『もうまっぴら負担増・自賠責料率引上げ』、④59・11・24同新聞記事『自民・大幅値上げ問題視（自賠責）』、⑤同日東京新聞12面「特集」『本当に必要？「自賠責」50%上げ』、⑥59・11・28日刊自動車新聞記事『一気に政治問題化・自賠責』、⑦59・12・8日経朝刊記事『上げ幅さらに圧縮を、自賠責審・大蔵案に異議』、⑧59・12・14日経朝刊記事『自賠責上げ29%程度』、⑨

同日朝日朝刊記事『アップ幅は30%未満』、⑩59・12・15日刊自動車新聞記事『自賠責・引上げ幅29%を決定』、⑪59・12・17同新聞記事『自議連<sup>⑬</sup>・JAF<sup>⑭</sup>、実効あげた反対運動、自賠責引き上げ大幅圧縮で決着、内需への影響を懸念』などである。これらの記事の一つ一つを眺めていると、自動車業界と自動車ユーザー団体を中心とした反対運動が、きわめて組織的かつ強力に展開された結果、遂には与党議員から政府・大蔵省までも突き動かす力となって、当初予定されていた引き上げ幅を大きく圧縮した内容の答申を導き出すのに成功する過程が明瞭に看取されて、興味深い。

注⑬ 自動車保険ジャーナル紙の伝えるところによると、昭和59年6月末現在の自動車対人賠償保険および同共済の普及率は合計で81.9%に達するとのことである（同紙577号）。

⑭ この自賠責保険金額引き上げ不要論は、昭和59・11・14日刊自動車新聞の「News 論点」『ヴェールの向こうの自賠責審議』（下）でも触れられている。

⑮ 「自議連」とは、自民党の「自動車議員連盟」のこと。

⑯ JAFとは、自動車のユーザー団体である「日本自動車連盟」のこと。

## V 答申の骨子

昭和59年10月22日の自賠責保険審議会への大蔵大臣の諮問に対し、同審議会は8回におよぶ審議ののち、昭和59年12月19日付けで以下の内容の答申を大蔵大臣に対しておこなった。以下、答申内容を(1)保険金額関係、(2)料率関係、(3)改善すべき点、の順で紹介する。なお参考のため、答申本文を本稿の末尾に掲載しておく。

### 5—1 保険金額関係

①死亡および後遺障害1級の保険金額については、現行の2,000万円を2,500万円に引き上げる。

②後遺障害2級から13級の保険金額はこれを引き上げるが、その引き上げ率



は軽度の等級ほど引き上げ率を逡減したものとし、14級の保険金額は、現行の75万円に据え置く。

③傷害の保険金額は、現行の120万円に据え置く。

④死亡の仮渡金の金額は、現行の160万円を200万円に引き上げる。傷害の仮渡金は、現行どおりとする。<sup>㊦</sup>

注(㊦) 後遺障害2級から13級までの具体的保険金額は、昭和60年1月22日の自賠法施行令等の一部を改正する政令により、以下のように定められた。なお、仮渡金の額の改定についても、ついでに紹介しておく。

自賠責保険の保険金額の改定

		実施年月日		引上げ額	引上げ率
事 項		53. 7. 1	60. 4. 15		
死 亡	死 亡	2,000万円	2,500万円	500万円	25.0%
	死亡に至るまでの傷害	120	120	0	0
傷 害		120	120	0	0
後 遺 障 害	1 級	2,000万円	2,500万円	500万円	25.0%
	2 級	1,776	2,186	410	23.1
	3 級	1,567	1,898	331	21.2
	4 級	1,373	1,637	264	19.2
	5 級	1,179	1,383	204	17.3
	6 級	1,000	1,154	154	15.4
	7 級	836	949	113	13.5
	8 級	672	750	78	11.5
	9 級	522	572	50	9.6
	10 級	403	434	31	7.7
	11 級	299	316	17	5.8
	12 級	209	217	8	3.8
	13 級	134	137	3	1.9
	14 級	75	75	0	0.0

(注) 改定後の保険金額は、昭和60年4月15日以後に発生した事故について適用される。

仮渡金の金額の改定

事 項		53. 7. 1	60. 4. 15
1.	死 亡	160万円	200万円
2.	次の傷害を受けた者	40万円	据え置き
イ	脊柱の骨折で脊髄を損傷したと認められる症状を有する者		
ロ	上腕又は前腕の骨折で合併症を有するもの		
ハ	大腿又は下腿の骨折		
ニ	内臓の破裂で腹膜炎を併発したもの		

- ホ 14日以上病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のも
3. 次の傷害（前号イからホまでに掲げる傷害を除く。） 20万円 据え置きを受けた者
- イ 脊柱の骨折
- ロ 上腕又は前腕の骨折
- ハ 内臓の破裂
- ニ 病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のも
- ホ 14日以上病院に入院することを要する傷害
4. 11日以上医師の治療を要する傷害（第2号イからホまで及び前号イからホまでに掲げる傷害を除く。） 5万円 据え置きを受けた者

---

（出典）自動車保険ジャーナル第590号。

## 5-2 料率関係

①一般会計に繰り入れられている額（2,560億円）を含め、昭和59年度末において自賠責再保険特別勘定および損害保険会社に留保されている累積運用益の合計（予定額）約6,570億円について、全額を昭和60契約年度から昭和64契約年度までの5年間にわたる保険収支の改善にあて、もって料率の引き上げ幅を圧縮する。

②このように、累積運用益を全額活用した上での今回の料率の引き上げ幅は、平均で約29%とするのが適当である。<sup>148</sup>

③社費の引き上げ幅は平均で約19.3%とし、代理店手数料は現行の1,200円を1,300円にするのが適当である（8.3% up）。

注<sup>148</sup> ここでいう約29%というのはあくまでも全車種の平均値で、実際には次表に見るとおり、車種によっては85%近いアップ率とされたもの（軽自動車、小型二輪車など）もある。これは、従来から審議会等において指摘されていた、車種間での損害率の差の反映であり、この改定により、従来存在した車種による負担の不公平は、相当程度は正されたものと見てよい。

自賠責保険  
車種別改定営業保険料（本土用）

（単位：円）

車 種		保険期間	36か月 契 約	24か月 契 約	12か月 契 約	引上額	引上率
乗 合 自 動 車 及 び け ん 引 旅 客 自 動 車	営業用				82,350	6,850	9.1%
	自家用				39,100	3,400	9.5
営 業 用 乗 用 自 動 車	A				140,600	37,150	35.9
	B				111,600	29,500	35.9
	C				84,850	22,500	36.1
	D				34,550	9,250	36.6
自 家 用 乗 用 自 動 車			59,050	41,850	23,650	5,000	26.8
普 通 貨 物 引 自 動 車 及 び 普 通 貨 物 引 自 動 車 及 物 引 自 動 車	営業用	最大積載量が2トンを超えるもの			105,550	13,650	14.9
		最大積載量が2トン以下のもの			71,550	9,300	14.9
	自家用	最大積載量が2トンを超えるもの			71,750	4,150	6.1
		最大積載量が2トン以下のもの			46,500	2,850	6.5
小 型 貨 物 自 動 車 及 び け ん 引 小 型 貨 物 自 動 車	営業用				37,450	4,900	15.1
	自家用				20,550	1,500	7.9
小 型 二 輪 自 動 車				62,450	34,250	9,200	36.7
軽 自 動 車	検査対象車		35,650	25,800	15,400	7,050	84.4
	検査対象外車		35,600	25,800	15,400	7,050	84.4
原 動 機 付 自 転 車			14,500	11,350	8,000	2,700	50.0
大 型 特 殊 自 動 車 及 び 小 型 特 殊 自 動 車				19,050	11,950	1,250	11.7
緊 急 自 動 車				13,650	9,200	1,050	12.9
商 用 車	(イ) 三 輪 以 上 の 自 動 車				9,250	1,000	12.1
	(ロ) 小 型 二 輪 自 動 車				7,200	2,200	44.0
	(ハ) 軽 自 動 車	検査対象車			7,200	2,200	44.0
		検査対象外車			7,200	2,200	44.0
特 種 用 途 車	(イ) 霊 き ゃ う 自 動 車			15,600	10,200	1,150	12.7
	(ロ) 教 習 用 自 動 車			15,600	10,200	1,150	12.7
	(ハ) a 三 輪 以 上 の 自 動 車			68,700	37,450	3,300	9.7
		b 小 型 二 輪 自 動 車		25,800	15,400	7,050	84.4
		c 軽 自 動 車		25,800	15,400	7,050	84.4
	その他	検査対象外車	35,600	25,800	15,400	7,050	84.4
被けん引旅客自動車、被けん引普通貨物自動車、被けん引小型貨物自動車、被けん引大型特殊自動車、被けん引小型特殊自動車、被けん引特種用途自動車及び検査対象被けん引軽自動車				4,500	4,500	1,650	57.9
検査対象外被けん引軽自動車			4,500	4,500	4,500	1,650	57.9

（注） 営業用乗用自動車の車種欄におけるA、B、C、D区分の内訳は略。

（出典） 自動車保険ジャーナル 591 号。

### 5—3 改善すべき点

#### ①医療費支払の適正化

自動車保険料率算定会および日本損害保険協会において、日本医師会の協力を得つつ医療費統計等を参考に自賠責保険についての診療報酬基準案を作成し、医療機関等の医療費請求および自動車保険料率算定会調査事務所等での医療費調査の基準とするなどの対策を講じること。

#### ②後遺障害の認定

軽度の神経系統の障害の認定方法を開発するための調査研究を推進する（特に、医療機器による認定の有効性を調査研究し、その有効性が高いと認められる場合には、その導入を積極的に図る）などの対策を講じること。

#### ③審議会の定期的開催

今後は自賠責審議会を定期的に開催し、事務局より自賠責保険の収支状況、医療費支払および後遺障害認定の対策の実施状況その他自賠責保険制度の当面する諸問題について報告を受け、これらについて審議を行うこと。

## VI 答申内容についての評価

### 6—1 49%が29%へ

昭和59年10月22日の大蔵大臣からの諮問では平均50%弱とされていた自賠責保険料率の引き上げ幅が、最終的に平均で約29%に圧縮されたのをどう評価するかである。この点については、関係当局・損保業界にとり予定どおりの圧縮で、これら関係筋は最初から29%程度の引き上げを意図しており、そのためわざわざ圧縮幅を見込んであらかじめ大幅なアップ率を提示したのだとの、うがった意見も仄聞する。<sup>44)</sup> そのような憶測はさておき、もしも前述したような自工会を中心としたあの激越な反対運動がなかったとしたら、料率のアップ幅も案外大蔵大臣の諮問案どおり50%近いものになった可能性もなくはない。その意味

では、50%弱から29%へのアップ率の引き下げは、自動車業界・自動車ユーザー団体を中心とした反対運動の成果だったと評価することもできるであろう。

ところで当初予定していた平均50%弱の引き上げ幅を最終的に29%に引き下げた秘密は奈辺にあるのであろうか。当初予定された上げ幅50%弱の内訳として、①60契約年度に見込まれる平均損害率137%の是正財源として37%、②59契約年度までの累積赤字4,800億円の解消財源として15%（解消予定期間5年）、③保険金額改定にともなう必要財源として12%、合計で69%（以上いずれも純率についての上げ幅）。これを累積運用益（20%相当）を用いて圧縮し、最終的に49%のアップが必要とされた由であるが、それがどのように変更されて平均29%のアップ率におちついたのであろうか。われわれが最初に気付くのは、①死亡・後遺障害1級の保険金額は当初の予定どおり20%前後、正確には25%ずつ引き上げられたのに対して、その他の後遺障害については、答申の線に沿って、前掲の注(7)に見るとおり、軽度のものほど引き上げ幅が逡減された結果、平均では約12.5%のアップ率にとどまったこと。②傷害の保険金額も現行の120万円に据えおかれた結果、アップ率は0%となったこと。③社費の上げ幅も平均で19.3%とされ、また代理店手数料の上げ幅も8.3%と、比較的低い水準にとどまったことである。これらの要素が料率の上げ幅の圧縮に一部貢献したことは明らかであろう。

他方、新聞報道に表れたところを見ると、アップ幅の圧縮をもたらした要因として以下の諸点が指摘されている。<sup>80</sup> すなわち、①限度額（保険金額）改定で2等級以下を段階的に逡減し、かつ、むち打ち症などの14等級は据え置いたこと、②累積赤字の償却期間を7年間に延長したこと（当初は5年間での償却を予定していた）、③将来の支払単価増などのためのファンド（1,044億円）を切り捨てたこと、④損保会社の経費の改定幅を圧縮したこと、などである。このうち、④の「将来の支払単価増などのためのファンド」を計上しなかったことについては、今後の交通安全対策や医療費の適正化に対する取り組みを考慮し

たものとのことなので、かりにこれらの対策が期待どおりに進まない場合には、再び収支悪化を招くのも早いとみられている。<sup>24)</sup> われわれには正確な数字が与えられていないので確かなことは分らないが、以上に紹介した諸要素が、先に触れた累積運用益(約 6,570 億円)の活用とともに、今回の値上げ幅圧縮の要因であったと推定して大過なからう。

注<sup>(19)</sup> ちなみに、前掲注(3)に掲げた昭58・2・21日付のサンケイ新聞記事では、自賠責の値上げ幅を「30%」と予測していた。

(20) 昭59・12・17日刊自動車新聞記事『実効あげた反対運動・自賠責引き上げ大幅圧縮で決着』参照。

(21) 同上。

そのほか新聞報道によると、上げ幅圧縮の過程について、以下のことを知りうる。すなわち、①当初(S. 59・10・22)予定していた純保険料の上げ幅49%を、そのまま営業保険料にあてはめると契約者の負担が重くなりすぎると判断した結果、損害保険会社の手数料などの上げ幅を圧縮することにより営業保険料の上げ幅を平均で「41%」にしたいとの案を、大蔵省自ら59年11月29日開催の自賠責審に説明している。<sup>22)</sup> ②次いで大蔵省は、同年12月13日午前の自民党交通部会に対し平均「32%」の引き上げ案を提示したが、同部会からはまだ高過ぎるとの異論が出され、結局保険料引き上げ幅を「30%未満に圧縮する」との条件つきで決定を部会長に一任することで合意した。<sup>23)</sup> ③翌12月14日、政府・自民党は自賠責保険料の平均アップ率を「29.0%」とすることを決め、同日開催された自賠責保険審議会に車種別営業保険料改定の大蔵原案を提示し、了承を得た。<sup>24)</sup>

注<sup>(22)</sup> 昭59・11・30日経朝刊記事『41%引き上げ方針』。

(23) 昭59・12・14日経朝刊記事『自賠責上げ29%程度』。

(24) 昭59・12・15日刊自動車新聞記事『自賠責引上げ幅29%を決定』。なお同記事によると、自民党の「自動車議員連盟」は、自賠責保険料の平均引き上げ率が29.0%になったことに一応の評価を与え、今後は「付帯事項」となっている①交通安全対策と②医療費の適正化対策に注目し、早急な対応策を促していく方針を決めた、とある。

これを要するに、当初の値上げ予定幅49.0%（純率ベース）は、まず41%（営業保険料ベース）に変えられ、ついで32%アップ案となり、最後に29.0%案となって定着したということのようである。いずれにしても、この最終案に落ちつくまでの上げ幅をめぐる攻防はすさまじいもので、現代の政治ドラマの一端を見る思いである。

## 6—2 14級と傷害の保険金額の据えおき

### 6—2—1 14級の据えおき

今回の答申では後遺障害のうち14級に対する保険金額が現行の75万円に据えおかれた。これは後遺障害に対する自賠責保険金支払件数に占めるいわゆる「ムチ打ち症」の異常な多さが原因といえる。この点をいまいし具体的に述べると、表—15に見るとおり、1982（昭和57）年度では14級が全体の53.13%，同12級が23.78%と、この両者で全支払件数の3/4以上（76.91%）を占めるが、14級でもっとも多いのが「局部に神経症状を残すもの」で昭和57年度では14級全体の79%を占め、他方、12級でも「局部に頑固な神経症状を残すもの」がもっとも多くて、昭和57年度で36%を占める。しかも、それら「局部に神経症状（または頑固な神経症状）を残すもの」のうちの97%がムチ打ち症だというのであるから大変である（後遺障害全体の49%に相当する）。

ところで「ムチ打ち症」とは、車に乗車中に追突・衝突などをうけたときに頭部に働く慣性によって頸部に生じる損傷のことで、具体的には頸部捻挫、外傷性頸部症候群、頭頸腕症候群とも呼ばれ、症状としては頸痛、頂部痛、頸部の運動制限といった各種の神経症状をおこす。ムチ打ち症の問題点は他覚症状が少なく、自覚的愁訴が多いために、被害者側の主張をくつがえすのが困難な点で、症状が被害者の精神神経症といった単なる心因性のものなのか、本当に苦痛を伴う神経障害なのかを見極めることが難しい点である。しかも現在の医学水準では、被害者側の主張する自覚的愁訴の訴えが真実であるか否かを見極

表—15 自賠償保険における後遺障害等級別分布(%)

年度	比較	第1級	第2級	第3級	第4級	第5級	第6級	第7級	第8級	第9級	第10級	第11級	第12級	第13級	第14級
1971	55,449	0.85	0.10	0.61	0.56	0.76	1.14	4.72	3.65	5.92	4.61	3.95	30.65	1.79	40.68
1972	50,664	1.06	0.12	0.70	0.58	0.81	1.39	5.01	3.90	5.86	4.98	4.06	30.16	1.69	39.68
1973	45,092	1.18	0.09	0.77	0.61	0.94	1.51	5.45	3.91	5.58	5.07	4.37	30.36	1.75	38.41
1974	39,580	1.36	0.16	0.85	0.66	1.00	1.52	5.13	4.13	5.55	5.27	4.75	28.92	2.09	38.61
1975	37,435	1.42	0.15	0.87	0.59	0.84	1.42	4.69	3.82	5.61	5.40	4.89	28.08	2.11	40.11
1976	38,262	1.30	0.14	0.87	0.53	0.89	1.26	4.37	3.70	4.79	4.71	5.08	27.26	2.39	42.70
1977	40,403	1.11	0.14	0.81	0.54	0.99	1.11	3.92	3.44	4.64	4.71	5.10	26.46	2.55	44.48
1978	40,618	0.93	0.10	0.67	0.36	0.86	1.08	3.27	3.03	4.03	4.53	5.28	26.63	2.33	46.90
1979	45,075	0.92	0.09	0.68	0.37	0.85	0.92	3.19	2.88	3.86	4.22	5.29	25.93	2.22	48.59
1980	47,999	0.89	0.09	0.60	0.33	0.90	0.82	2.83	2.73	3.49	3.94	5.46	25.48	2.29	50.08
1981	51,369	0.91	0.07	0.58	0.33	0.86	0.86	2.69	2.71	3.49	3.76	5.30	24.34	2.27	51.83
1982	59,551	0.93	0.11	0.46	0.27	0.89	0.76	2.76	2.52	3.10	3.86	5.11	23.78	2.30	53.13



めるに足る診断器具を欠くために、医師としては被害者の主張に従わざるを得ず、そこに『詐病』の多発という欧米には見られない異常現象発生の原因がある。しかも、被害者がこの自覚的愁訴に成功して14級と認定されれば、少なくとも自賠責の保険金額は確保できるというのであるから大いに問題で、今回の答申で14級については保険金額が完全に据えおかれ、また14級についてムチ打ち症が多いとされる12級についても保険金額の引き上げ幅が3.8%（8万円）の小幅にとどまったのは、以上の事情からしてやむをえなかったことと評価できるであろう。

#### 6—2—2 傷害保険金額の据えおき

この傷害保険金額の据えおき問題については、今から11年以上も前の昭和48年に発表した拙稿中<sup>20</sup>で述べていることが、現在でもほぼそのまま通用すると考えられるので、不適切な数字のみ現行のものに改めるだけで、以下では旧文から必要な箇所を抜く形で私の主張を紹介することにしたい。

『(1)傷害保険金額が改定されるためには、その前提として、自動車事故の被害者に対する医療費の単価の適正化と、医師の診療内容に対する適切なチェックがなされなければならず、これを伴わない単なる傷害保険金額のみの引き上げは、いたずらに一部の悪徳医師のみを利する結果となる。しかるに今日まで、上記の医療費に対する単価の適正化も、医師の診療内容に対する適切かつ有効なチェックも、ともにできないままである。

(2)いま一つ言われていることは、過去のデータをもとに考察した場合、負傷者のうちの約80%<sup>21</sup>の者の治療費は現行の保険金額である120万円<sup>22</sup>の範囲内にあり、したがって現行の傷害保険金額120万円<sup>23</sup>でも、負傷者の大部分について十分な救済がなされている、というのである。

そこでまず第1の点から検討すると、この自賠責における医療費適正化の問題は、自賠責の収支が大幅な赤字となることが判明した去る昭和44年頃とくに問題とされ、当時大蔵省により自賠責収支改善策の第一歩としてとり上げられたことがある。そのときの資料によると、いまの制度では、被害者が医者に支払うべき治療費を医者が被害者に代って<sup>24</sup>保険会社に請求しているが、それが法律に定める限度内であれば、医者の請求金

額をほぼそのまま認めているのが現状で、このために治療費はふくらみがちで、損保業界の調べでは過去3年間（昭和41～43年）に34%もあがったという。そこで大蔵省としては、健保が実施している点数制度のようなものを作り、治療費の算定にある程度の基準を設けて、治療費がむやみに増加するのをチェックしたい考えだという。

しかしその点数制度も今まで、医師会の協力がえられず、実施されぬままである。他方、医師の診療内容に対するチェック、これも健保などにおいてさえ、その赤字解消策の第一歩としてかねがね実施が叫ばれながら、未だ抜本的改善の手が打たれないままであるから、まして自賠責についてこれを実施しえないのは、むしろ当然といえるのかも知れない。

しかしながら、これら本来行なわれるべきことが種々の理由で実施できず、したがって現状での自賠責の傷害保険金額の増額改定が結果として一部の悪徳医師を利することがありうるとしても、そのことのしわ寄せを自動車事故の被害者に負わせることはまったくの筋違いであろう。それゆえ自賠責についても、大蔵、運輸、厚生など政府諸機関と日本医師会との協力をえて、一日も早く医療費単価の適正化と、乱診・乱療に対する抜本的な改善策を実施できるよう、今後も格段の努力を続ける必要のあることはもちろんであるが、自賠責の傷害保険金額を増額すべきか否かの問題は、そのこととは別個の問題として考察されなければならない。傷害保険金額の増額が一部の悪徳医師をいっそう増長させ、ために自賠責の収支が悪化するという懸念は、懸念としてはもっともであるとしても、そのことのゆえに傷害保険金の支払い限度額が現行のままで据え置かれるべきだというのであれば、それはまったく筋違いの結論だといわざるをえない。それは難事を弱者の犠牲において克服する以外の何物でもない。

次に負傷者のうちの80%<sup>㉒</sup> 近くの者の治療費は現行の限度額120万円<sup>㉓</sup> の範囲内に納まっているゆえに、現行の保険金額120万円<sup>㉓</sup> のままでも、左程の問題はないとの主張について。

上の主張が事実とすれば、それは大変に結構なことである。しかしそれがたとえ事実であるとしても、依然として自動車事故の犠牲者のうちの20%<sup>㉒</sup> 近い者の治療費が現行の保険金額では完全にカバーされていないことも、また事実として残る。しかも約20%<sup>㉒</sup> という数字を近年における自動車事故による負傷者の年間総数約65万人<sup>㉔</sup> に掛けて

みると、その数は1年間で約13万人という膨大な数であることが分る。つまりこれら13万人程の者は、自賠責の傷害保険金額を超える治療費を、最悪の場合（つまり、加害者より賠償として取り立てえない場合、または上積みの任意保険から回収できない場合<sup>㉒</sup>）には、自己負担することを余儀なくされる人々であり、特にそのような高額な治療費の負担は、死亡とか重大な後遺障害を伴うような重傷患者に集中するであろうことを思うと、事は益々重大である。何故ならこれらの者が加害者より十分な賠償をえられぬときは、これらの重傷患者のうけるべき後遺障害保険金や、死亡の場合には遺族のうけるべき死亡保険金の一部が治療費に振りむけられることとなり、結果として死亡保険金なり、後遺障害保険金がそれだけ減額されることになるからである。』

注<sup>㉒</sup> 鈴木辰紀「自賠責保険の保険金額の引上げについて」（日交研シリーズA—8・昭和48年）拙著『損害保険研究』（成文堂・昭和52年）第7章に再録。引用文は上掲書 pp. 144～146 から。

㉓ 原文では「80%ないし85%」。

㉔ 原文では「50万円」。

㉕ 原文では、「被害者が医者に支払った治療費を保険会社に請求……」となっているが、本文の方が真実を正確に表現しているといえるので、このように訂正した。

㉖ 原文では「15%ないし20%」。

㉗ 昭和58年の負傷者概数65万人を用いた。

㉘ このアンダーラインの部分は、本稿で新たに追加したもの。

\* なお、この治療費適正化問題については、本文に書いたこと以外に考えるとあり、近日中にその点を別稿にて発表する予定である。

### 6—3 保険金額引き上げ無用論について

#### 6—3—1 背景

今回の自賠責保険料率引き上げ問題に関連してわれわれの注目を引いた問題点の一つが、この自賠責保険金額引き上げ無用論であり、なかにはこの問題からんで、自賠責保険そのものの無用を主張する極論さえ散見された。<sup>㉙</sup> 今回の自賠責保険金額引き上げ無用論は、かくすれば自賠責保険料率の引き上げ幅を少しでも圧縮できるとの願望から主として打ち出されたものであるが、そのほかに損保業界などのいう引き上げ反対論の背景には、自賠責の保険金額が引

き上げられるとその分上積みの任意対人賠償保険が下から侵食され、それだけマーケットが狭くなるという、業界にとっての積年の難問があるためなのである。<sup>83</sup> このように、今回の料率引き上げ問題にからんで浮上した「自賠責保険金額改定無用論」の背景にも二面あり、一は料率の上げ幅を少しでも小さいものにしたいとの願望にもとづく自動車関連業界側のものと、いま一つは自賠責の上積み保険である任意対人保険のシェアへの自賠責からの侵蝕をなんとか避けたいと願う損保業界側のものとであった。本項ではこの問題につき、二・三私見を述べて本稿を閉じることとしたい。

### 6—3—2 自賠責と任意対人は異質のもの

上述の「自賠責保険金額改定無用論」の有力な論拠とされたのが、自賠責の上積み保険である任意保険の80%近い普及率である。つまり上積みの任意保険が80%程度も普及していることを考えれば、交通事故被害者の救済はかなりの程度充実しているといえるのであり、したがってなにもこの時期に自賠責の保険金額2,000万円を引き上げなくても、人命尊重・被害者救済に欠けるところはないというのがその論旨であった。<sup>84</sup> しかし、この点については以下のような反論が直ちに思い浮かぶ。その第1は、自賠責と上積みである任意保険の質的な違いで、いまその点を列挙すれば、両者は以下の諸点で大きく異なる。すなわち、(1)過失相殺、(2)親族間事故、(3)年齢条件違反、(4)加害者不明・無保険車、(5)その他の義務違反。

以下これらにつき簡潔に解説すると、(1)の過失相殺に関しては、自賠責は交通事故被害者とその遺族の迅速・確実な救済を旨とする自賠法の趣旨に沿って、被害者側の過失を原則として問題にしない運営がなされてきている<sup>85</sup> 結果、通常であれば50%を遙かに超える事案<sup>86</sup> において問題となるはずの過失相殺が不問とされるため、一方において保険金の迅速な支払い<sup>87</sup> が確保されるとともに、他方において過失相殺を理由とする保険金減額の発生阻止という、いずれも被害者救済上理想的と言える運営実態となっている。これに対して、自賠責の上

積み保険である任意の対人賠償保険では、被害者側の過失の有無と程度は裁判基準に沿って厳正に適用される結果、保険金の迅速・確実な支払い、および、支払われる保険金の額の点で、その給付内容は自賠責に遙かに劣るものとならざるをえない。これを要するに、同じ対人賠償保険といっても、下積みの自賠責と上積みの任意保険とは、その実際の運用面を見れば両者は異質のものと称して過言でなく、したがって被害者とその遺族の迅速・確実な救済という面からいえば、上積みの任意保険が80%近い普及度にあるということだけで、自賠責保険金額の引き上げ無用論を唱えることは、木を見て森を見ざる妄言と称してよいであろう。

そのほか、上積みの任意保険における親族間事故の不担保、21歳または26歳未満不担保、その他もろもろの義務違反（例えば、告知義務違反、各種の通知義務違反、保険料の支払遅滞など）にもとづく不てん補等、多くの保険金不払事由が存在することを考えると、上述の感慨はいっそうの真実味を帯びる。任意保険不加入車が現在でも900万台近く存在する（4,500万台×20%）ということ、交通事故の45%は29歳未満のドライバーによりひきおこされていること、若年者に任意保険未加入者が少なくないことなどを考え合えると、強制保険である自賠責の果すべき使命は現在も決して減じていない、というのが私の結論である。<sup>83)</sup>

注<sup>82)</sup> 石原俊日本自動車工業会長の談として次のような記事が新聞紙（59・12・14朝日朝刊記事『アップ幅は30%未満、自賠責の保険料で方針』）上に紹介されている。すなわち、『外国ではこのような強制的な保険はあまり例がない。車に一律に付けるなんておかしい。かねてからこんなバカな保険はない、民間に移すべきだと不満を持っている』と述べ、保険料の引き上げとともに保険そのもののあり方まで批判した』と。

⑧3 この点の詳細については、鈴木辰紀『損害保険研究』（前掲）第7章および第8章参照。

⑧4 昭59・11・14日刊自動車新聞『News 論点』参照。

⑧5 自賠責で過失相殺（被害者側の過失を理由とする減額）が問題となるのは、被害

者側に 70%を超える重大な過失がある場合に限られ、その減額率は傷害 20%、死亡・後遺障害は過失の程度に応じ 20%、30%、50%であるが、このような減額対象事案の自賠責保険請求受付件数全体に占める割合は 0.8% 前後で、1%に満たない（53年度0.73%、54年度0.78%、55年度0.87%、56年度0.85%、57年度0.89%）——自動車保険料率算定会『自動車保険の概況（昭和57年度）』p. 25。

- (66) 上掲書 p. 57 の第23図によると、判決事件では41.1%の事案で過失相殺が認められている。したがって、実際の対人賠償事件において過失相殺が争われる事案が占める割合は、当然のことながら、これより遙かに多い。
- (67) 「事故発生から調査事務所受付までの所要日数」は6ヵ月を超えるものが43.7%を占めているが、「調査事務所受付から調査完了までの所要日数」は1ヵ月以内に処理を完了したものが92.3%、3ヵ月以内までが99.4%であるという——上掲書 p. 37。これを要するに、事故から請求までにはかなりの日時を要する事案が少なくないが、請求が受理されてから支払に至るまでの期間はほとんどが1ヵ月以内で、これにより自賠責保険金の支払いがいかに早いかが察知される。このような迅速な支払が可能なのは、先に述べた被害者側の過失を原則として問題としないことに由来することは、見易い道理であろう。逆にいうと、過失相殺を厳格に適用せんとする任意保険には、迅速な支払いを期待することは極めて難しいということである。
- (68) 対人賠償保険における死亡事故の場合の賠償額分布を見ても、2,000万円を超えるものが昭和57年度で67.2%に達している（自動車保険料率算定会・前掲書 p. 52）。ということは今から2年以上前の段階ですでに、自賠責の保険金額（2,000万円）内に納ったものの割合は僅かの32.8%にすぎなかったということで、しかもこの数字（この数字を一般に「自賠責のカバー率」と呼ぶ）は現在一段と下っているであろうことが当然に予想される。このカバー率の低さもまた、上積みである任意対人保険の普及率80%未満と並んで、自賠責保険金額改定必要論の重要な根拠となりうるものである。ただし、上に挙げた金額はすべて過失相殺前の数値である点、注意を要する。（以上本文終わり）

## （ご参考）

### 自動車損害賠償責任保険審議会答申（昭和59年12月19日）

まえがき

自動車損害賠償責任保険（以下「責任保険」という。）の現状は、給付内容の改善と近年における交通事故の増加等により、膨大な赤字をかかえるに至っており、責任保険制度の健全かつ安定的な運営のためには、早急な収支の改善が必要となっている。

本審議会は、本年10月22日に諮問を受けて以来8回にわたり慎重な審議を重ねてきたところであるが、責任保険の収支改善等のためには、後記のような方策が必要であるとの結論に達した。

更に、責任保険制度の健全化は、本来、責任保険の範囲を超える問題である交通安全対策全般に大きく依存していることが、審議の過程で各委員からたびたび指摘されたところである。本審議会としては、政府に対して、交通安全対策を更に拡充・強化し、交通事故の防止に最大限の努力を傾注するよう特に要望するものである。

なお、長期的な責任保険制度のあり方については、本制度が自動車事故の被害者の保護に果たしている役割等を勘案しつつ、長期的な課題として今後とも検討を続けていく必要がある。

## 1. 保険金額の改定

死亡及び後遺障害1級の保険金額については、前回改定時（昭和53年7月）以降における賃金・物価水準の動向等を勘案し、現行の2,000万円から2,500万円に引き上げるのが適当である。ただし、軽度の神経系統の障害が大部分を占める後遺障害14級の保険金額は、これらの後遺障害の認定に関する対策が要請されている事情も勘案し、現行の75万円に据え置くとともに、2級から13級の保険金額については、各級の保険金額の均衡等を考慮し、1級の保険金額の引上げ率（25%）より引上げ率を抑えることとし、その引上げ率は2級以下順次逡減したものとする。

傷害の保険金額については、医療費支払の適正化が強く求められている現状等にかんがみ、現行の120万円に据え置くのが適当である。

なお、上記保険金額の改定は、保険料率の改定と同時に実施し、保険金額の改定日以後に発生するすべての事故について適用するのが適当である。

また、死亡の仮渡金の金額についても、近年における賃金・物価水準の動向等にかんがみ、現行の160万円から200万円に引き上げるのが適当である（傷害の仮渡金については、現行どおりとする。）。

## 2. 保険料率の改定

責任保険の収支は、保険料率が昭和44年11月以来約15年間ほぼ据え置かれてきた一方、この間、賃金・物価水準の上昇や保険金額及び支払基準の改定等により給付内容が大幅に改善されてきたこと並びに近年交通事故が増加傾向にあること等から、昭和53契約年

度以降赤字となり、赤字幅は拡大傾向にある。昭和 59 契約年度までの累積収支は、約 4,800 億円の膨大な赤字となり、昭和 60 契約年度単年度においても 2,200 億円を超える赤字を生じることが予想される。このような責任保険の収支悪化を放置することは、自動車損害賠償保障法第 25 条に定めるいわゆるノーロス・ノープロフィット原則からも問題があるものと思われる。したがって、保険料率の引上げ等所要の措置を早急に講じる必要があることは明らかである。

しかしながら、前記の死亡及び後遺障害の保険金額の引上げの効果を加えれば、早急な保険収支改善を前提とした保険料率の引上げは、かなり大幅なものを要することとなる。

このため、一般会計に繰り入れられている額を含め、昭和 59 年度末において自動車損害賠償責任再保険特別会計保険勘定（以下「自賠特会」という。）及び損害保険会社（以下「損保会社」という。）に留保されている累積運用益の合計（予定額）約 6,570 億円（自賠特会分約 5,650 億円、損保会社分約 920 億円）について、その全額を、昭和 60 契約年度から昭和 64 契約年度までの 5 年間にわたる保険収支の改善に充当し、保険料率の引上げ幅の圧縮に活用するのが適当である。

更に、責任保険の契約者の保険料負担の急激な増加を緩和する必要があること並びに後記のように医療費支払及び後遺障害の認定に関する問題が指摘されていること等を勘案するとともに、交通事故防止対策が一層強化されることを期待して、上記のように累積運用益を全額活用したうでの今回の保険料率の引上げ幅は平均約 29% とすることが適当である。これにより、保険料率を別表のとおり改定し、昭和 60 年 4 月 15 日から実施するべきである。

また、自動車損害賠償責任共済の掛金率の改定について、農林水産大臣から同意を求められた場合には、別表と同一の改定であればこれに同意してさしつかえない。

### 3. 責任保険制度の改善

責任保険制度の改善については、過去の答申に見られるように本審議会において種々の提案が行われているところである。これらの提案のうち、医療費支払の適正化の問題以外については、既に実施済であること、あるいは、検討の結果実施困難であることが事務局より報告されている。

なお、メリット・デメリット制度の導入については、本審議会においても議論があっ



たところであるが、昭和45年に創設された死亡事故に係る追加保険料制度のほかに、その他のメリット・デメリット制度を導入することは、責任保険契約が車両単位で強制されるものであること等から困難であると考えられる。

今後は、次の諸点について制度の改善を実施すべきである。

#### (1) 医療費支払の適正化

一部の医療機関等の医療費請求額が過大であることが指摘され、責任保険の医療費支払の適正化が要請されている状況にかんがみ、

イ. 自動車保険料率算定会（以下「自算会」という。）及び損保会社の医療費調査担当者に対する研修を強化するとともに、担当者数を増加する。

ロ. 自算会及び日本損害保険協会（以下「損保協会」という。）において、交通事故医療に関する調査、研究を強化する（特に医療費統計の集積）。

ハ. 自算会及び損保協会において、日本医師会の協力を得つつ、医療費統計等を参考に責任保険についての診療報酬基準案を作成し、医療機関等の医療費請求及び自算会調査事務所等での医療費調査の基準とする。

ニ. 日本医師会に対して、上記診療報酬基準案による医療費請求が行われるよう各地区医師会への徹底を図ることを依頼する。同時に、自算会調査事務所及び損保協会地方委員会より、各地区医師会に対して基準案により請求を行うことを要請する。

ホ. 診療報酬基準案が全国的に浸透し、定着化した段階で算定基準としての制度化を図る。

等の対策を講じる。

なお、これらの対策から医療費支払水準を全国的に平準化する効果も得られると考えられるが、これが長期的には保険金支払の地域間較差の解消に資することも期待される。

#### (2) 後遺障害の認定

軽度の神経系統の障害のように他覚的所見の得難いものについては、医学的にもその認定は非常に困難な問題とされているが、いわゆるむち打ち症を中心に軽度の後遺障害が急増している状況にかんがみ、

イ. 自算会及び損保会社の担当者に対する研修を強化する。

ロ. 再診断制度を積極的に活用する。

ハ. 軽度の神経系統の障害の認定方法開発のための調査研究を推進する。特に、医療

機器による認定の有効性を調査研究し、その有効性が高いと認められた場合には、その導入を積極的に図る。

等の対策を講じる。

### (3) その他の保険金支払の適正化

医療費の支払及び後遺障害の認定の問題のほか、保険金支払の全般にわたって更に一層の適正化に努める。

その一環として、保険金の請求に当たり、損保会社等において、自動車安全運転センター等公的機関が発行する交通事故の証明書の添付の励行を周知せしめるとともに、これらの証明書が得られない場合には、事故の事実等についての確認を従来以上に確実に実施する必要がある。

### (4) 滞留資金の運用益

昭和59年度末に見込まれる自賠特会及び損保会社の累積運用益の合計（予定額）約 6,570億円については、前記のとおり保険金額の改定を含む保険料率引上げ幅の圧縮に活用することとする。なお、これらの累積運用益を責任保険の収支に充当するため、将来、手続上の所要の措置を講じる必要がある。

今後発生する滞留資金の運用益の使途については、責任保険の収支の動向をも勘案し、将来の収支改善のための財源として留保しておくことを考慮するとともに、交通事故防止対策、救急医療体制の整備、自動車事故被害者救済対策の充実並びに前記の医療費支払適正化及び後遺障害認定対策等の責任保険の収支改善や被害者保護の増進等に資する施策に効果的に活用することが適当である。

### (5) 審議会の定期的開催

今後、本審議会は毎年定期的に開催し、事務局より、責任保険の収支状況、医療費支払及び後遺障害認定の対策の実施状況その他責任保険制度の当面する諸問題について報告を受け、これらについて審議を行うこととする。

（注 本稿は、早稲田大学産業経営研究所からの研究助成の成果の一部である。）